



Mestna občina  
Ljubljana  
Mestna uprava

**Oddelek za  
gospodarske  
dejavnosti  
in promet**

Trg mladinskih delovnih brigad 7  
1000 Ljubljana  
telefon: 01 306 17 14  
faks: 01 306 17 01  
glavna.pisarna@ljubljana.si  
www.ljubljana.si

Številka: 90000-3/2017- 32  
Datum: 3.4.2017

k 2. tč., 23. seje MS mol

Mestna občina Ljubljana  
Mestni svet  
Mestni trg 1

1000 Ljubljana

**Zadeva: Odgovor na vprašanja mestne svetnice Mojce Kucler Dolinar**  
**Veza: 90000-3/2017-10 z dne 20. 3. 2017**

Spoštovani,

na podlagi prejetega dopisa z dne 20.3.2017 vam posredujemo odgovor Oddelka za gospodarske dejavnosti in promet in sicer na svetniško vprašanje, ki ga v skladu z 97. členom Poslovnika MS MOL postavlja mestna svetnica ga. Mojca Kucler Dolinar.

Svetniški klub NSi zanima:

1. Ker MOL poudarja pomembnost vključevanja javnosti v oblikovanje strategije, nas zanima, zakaj ste se odločili, da boste organizirali javno razpravo v obliki delavnic, ki se je izkazala kot neprimerna? Zakaj metodo dela niste želeli prilagoditi željam navzočih?

Odgovor:

Pri urejanju prometa poznamo različne oblike javnih razprav, ki se med seboj razlikujejo predvsem v tem, za katere načrtovalske faze, v tem primeru faze priprave Celostne prometne strategije (CPS), so primerne ter kolikšno mero izražanja udeležencev omogočajo. Klasične javne razprave, v kateri se moderatorji in načrtovalci pogovarjajo s celotno skupino udeležencev naenkrat, so izrazito neprimerne, kadar želimo omogočiti vsem prisotnim udeležencem, da izrazijo svoje mnenje o kompleksnejših zadevah. Namreč, če je udeležencev več, je to časovno nemogoče, hkrati pa se pojavi tveganje, da se oglašajo le tisti, ki so nastopanja bolj veščji, medtem ko se tisti, bolj zadržani, oglasijo manjkrat, ali pa sploh ne. Pogosto slednji javno razpravo predčasno zapustijo, še posebno v primerih, ko se določena skupina udeležencev ogласi večkrat s ponavljajočimi se stališči.

Javne razprave za pripravo CPS MOL so bile organizirane tako, da so omogočale sodelovanje vsem udeležencem. Namen razprav je bil pridobiti mnenja čim večih meščanov o vseh petih vrstah mobilnosti (o hoji, kolesarjenju, JPP, motornemu in mirujočemu prometu), zato smo udeležence javnih razprav, ki smo jih organizirali za vse ČS, prosili, da se razdelijo v manjše skupine. Tako se je lahko oglasil vsak udeleženec, hkrati pa so se udeleženci lahko, če so želeli, v skupino združili s prebivalci svoje četrtne skupnosti. Oboje bi bilo v obliki klasične javne razprave neizvedljivo. Namreč, če bi petdesetim udeležencem omogočili eno minutni prispevek pri vsaki od pet vrst mobilnosti, bi to pomenilo 250 minut, kar skupaj z uvodnim delom znese približno štiri ure in pol, pri čemer časa za replike s strani ostalih udeležencev in potencialne razprave v to nismo všteli. Dodajmo še, da je sočasno z izvedbo javnih razprav na terenu z meščani potekala tudi spletna javna razprava. V sodobnem urejanju prometa nikakor ni neobičajno, da se javnost v pripravo dokumentov vključuje tudi s spletnimi orodji, saj so nekateri udeležbi klasičnim javnim razpravam manj naklonjeni ali pa za to nimajo časa. Cilj javnih razprav je bil pridobiti čim več pobud meščanov. Izbrani način pridobivanja mnenj meščanov o potrebnih ureditvah prometa je tako preko fizičnih kot preko spletne javne razprave omogočil preplet podatkov / ukrepov.

Opozorili bi še, da javne razprave, izvedene v različnih delih mesta niso bile edini način vključevanja javnosti: pred tem so bile namreč organizirane javne razprave na temo 1.) prometnih izzivov, s katerimi se meščani srečujejo, 2.) Vizije in 3.) ciljev CPS MOL, zato smo se v tej fazi osredotočili predvsem na ukrepe. Podoben, linearen pristop predvideva tudi pristojno Ministrstvo v svojih smernicah in predpisanih minimalnih standardih za izdelavo CPS. Morda poudarimo še, da so bili minimalni standardi ministrstva v procesu oblikovanja CPS MOL občutno preseženi, saj minimalni standardi predvidevajo štiri 4 javne razprave, medtem ko smo jih v primeru CPS MOL izvedli devet 9. Štiri spletne in pet fizičnih javnih razprav po različnih območjih MOL.

Glede javne razprave v ČS Črnuče, Bežigrad in Posavje, ki jo omenjate, bi dodali, da je, kakor tudi na vseh ostalih javnih razpravah, del javne razprave bil izveden v obliki klasične javne razprave. Udeležencem smo omogočili splošna vprašanja ter izražanje stališč in komentarjev, ker pa se je po določenem času oglašalo le še nekaj govorcev, so nas ostali udeleženci začeli opozarjati, da bi radi pristopili k predlogom konkretnih ukrepov. Takrat smo se razdelili v skupine in tako pridobili množico različnih pobud ukrepov, ki so se nanašale na različne dele mesta.

## 2. Zakaj so udeleženci dobili neprimerne zemljevide?

### Odgovor:

Na prvi javni razpravi so udeleženci zaradi tehničnih težav ukrepe predlagali na podlagi zemljevidov, ki so bili pripravljene zelo dobro. Zemljevidi so bili ažurni in podrobni, zato smo prepričani, da so udeleženci lahko aktivno in konstruktivno sodelovali ter da so lahko na podlagi takšnih zemljevidov nemoteno predlagali ukrepe, ki so se njim zdeli pomembni oziroma potrebni.

## 3. Ali boste vztrajali pri problematični metodi dela v obliki delavnic tudi pri ostalih dveh javnih razpravah? Če ne, ali boste ponovili javno razpravo za ČS Črnuče, Bežigrad in Posavje?

### Odgovor:

Tudi ostale javne razprave, ki smo jih izvedli, so potekale podobno. Na vseh smo po predstavljenem uvodu omogočili izražanje splošnih komentarjev, vprašanj ter pripomb. Praviloma se je ta del zaključil po določenem času – udeleženci niso imeli več vprašanj, zato smo pristopili k ukrepom, ali pa je del udeležencev sam pozval k prekinitvi splošne razprave, saj je prihajalo do ponavljanja istih stališč s strani istih govorcev. Omenjeni prispevki so bili od tematike Celostne prometne strategije precej oddaljeni, zaradi česar so nekateri drugi udeleženci javne razprave pozivali k ustavitvi tovrstnih oglašanj in celo omenili možnost, da če se to ne neha, bodo razpravo zapustili. Dolžnost moderatorjev je bila, ohraniti ravnovesje med možnostjo splošne javne razprave in osredotočenega podajanja pobud konkretnih predlogov. Slednje je za oblikovanje CPS MOL tudi najbolj koristno, hkrati pa omogoči vsem udeležencem enako možnost predlaganja konkretnih ukrepov, torej ukrepov, ki se meščanom zdijo najbolj ustrezni za razvoj prometa v Ljubljani.

Žal nam je, da vam čas ni dopuščal in se niste mogli udeležiti vsaj ene izmed javnih razprav, da bi se lahko sami prepričali o dobri kvaliteti le teh.

Prijazen pozdrav.



*Sekretar – vodja oddelka*  
*David Polutnik*

Poslati:

- Mestna občina Ljubljana, Služba za organiziranje dela mestnega sveta, g. Matjaž Bregar